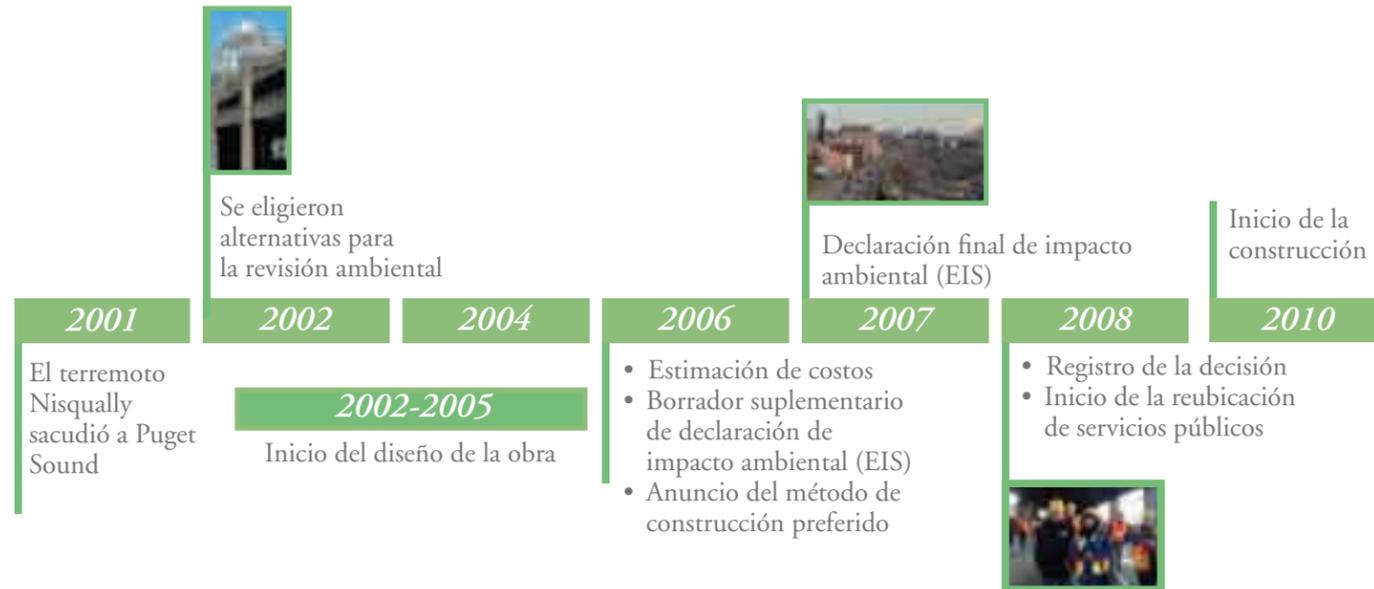


## Cronología del proyecto



### Su función

La construcción afectará a todos, pero su comprensión será de ayuda en el proceso de construcción. Necesitamos sus ideas sobre cómo podemos hacerlo durante los cierres de vías previstos, el ruido y las vibraciones, además de las alteraciones a los negocios y residentes.

### Díganos cómo:

Visitando: [www.wsdot.wa.gov/projects/viaduct](http://www.wsdot.wa.gov/projects/viaduct)  
 Enviando un correo electrónico a: [viaduct@wsdot.wa.gov](mailto:viaduct@wsdot.wa.gov)  
 Llamando a: la línea de información del proyecto al 206-269-4421  
 Escribiendo a: Alaskan Way Viaduct and Seawall Replacement Project c/o Washington State Department of Transportation  
 999 Third Ave, Suite 2424 Seattle, WA 98104

## Información sobre la Ley de Estadounidenses con Discapacidades y el Título VI

**Información sobre la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (Americans with Disabilities Act - ADA):** Se puede proporcionar documentos en formatos alternativos para las personas con discapacidades: texto en letras grandes, Braille, cinta de casete o disco de computadora, poniéndose en contacto con Molly Edmonds al 206-267-3841 o enviando un correo electrónico a [EdmondM@wsdot.wa.gov](mailto:EdmondM@wsdot.wa.gov). Las personas que son sordas o tienen impedimentos del oído pueden hacer una solicitud para formatos alternativos a través del Servicio de Retransmisión de Washington (Washington Relay Service), llamando al 7-1-1.

**Título VI:** El Departamento de Transporte del Estado de Washington (WSDOT) garantiza el cumplimiento total con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, la cual prohíbe la discriminación en contra de cualquier persona en base a la raza, el color, origen nacional o sexo, en la provisión de beneficios y servicios que resulten de sus programas y actividades asistidos por el gobierno federal. Para preguntas con respecto al Programa del Título VI del WSDOT, puede ponerse en contacto con el Coordinador del Título VI del Departamento, llamando al (360) 705-7098.

## Viaducto de Alaskan Way y Proyecto de reemplazo del muro de contención

05.06

### Reemplazo del viaducto y muro de contención: Hechos

Varios años de diseño y revisión ambiental, junto con miles de comentarios del público han reducido una lista de 76 conceptos a dos para el reemplazo del viaducto, un túnel o una nueva estructura elevada.



El Viaducto de Alaskan Way transporta aproximadamente 110,000 vehículos cada día.

### He aquí cómo éstos son similares:

#### Ambas alternativas mantienen la capacidad de transporte

Ambas tienen el mismo número de carriles y podrían transportar en el futuro hasta 135,000 vehículos por día. Independientemente de la alternativa que se construya, ambas asumen que la cantidad de pasajeros que usan transporte público hacia el centro de Seattle se duplicará hasta el año 2030.

#### Ambas alternativas son seguras

Cualquiera de las alternativas se construiría para satisfacer normas modernas de seguridad y estándares sísmicos. Ambas tendrán carriles y arcones más amplios que el viaducto actual.

Contrariamente a lo que usted pudiera pensar, un túnel es actualmente uno de los lugares más seguros para estar durante un terremoto, debido a que se mueve con la tierra. Todos los túneles en el área de Seattle resistieron el Terremoto Nisqually. La estructura elevada también será segura en caso de un terremoto.

El equipo del proyecto está utilizando los mejores datos disponibles sobre el calentamiento del planeta para diseñar el túnel y la estructura elevada; con el propósito de que sean seguros en un tsunami y estén protegidos del crecimiento de los niveles de agua.

#### Ambas alternativas tienen fechas similares para el inicio de la construcción

El diseñar cualquiera de las alternativas es una tarea importante que requiere un complejo proceso ambiental y de obtención de permisos. Sin importar cuál alternativa se construya, se tiene que trasladar los servicios públicos antes del inicio de la construcción. Se ha programado la reubicación de los servicios públicos para el año 2008.



Se necesitan reparaciones de rutina para mantener la seguridad de este viaducto anticuado. Es viejo, se está deteriorando, y se lo debe reemplazar.

# Comparación del túnel y la estructura elevada

## He aquí cómo éstos son similares:

### Ambas alternativas tienen riesgos similares durante la construcción

El viaducto pasa a través de un área urbana densa. Ambas alternativas deben afrontar las mismas limitaciones singulares – muy poco espacio para trabajar, el suelo pobre que tiene que removerse y las dificultades para manejar el tráfico. Debido a que el muro de contención está fallando y podría ocasionar daños posteriores al viaducto, se lo debe reemplazar también.

Más aún, las dos alternativas tienen una alineación casi idéntica. El sur entre Holgate y King, la conexión al Túnel de Battery Street y las mejoras en Aurora Avenue son virtualmente las mismas.

### Ambas alternativas interrumpirán el tráfico durante la construcción

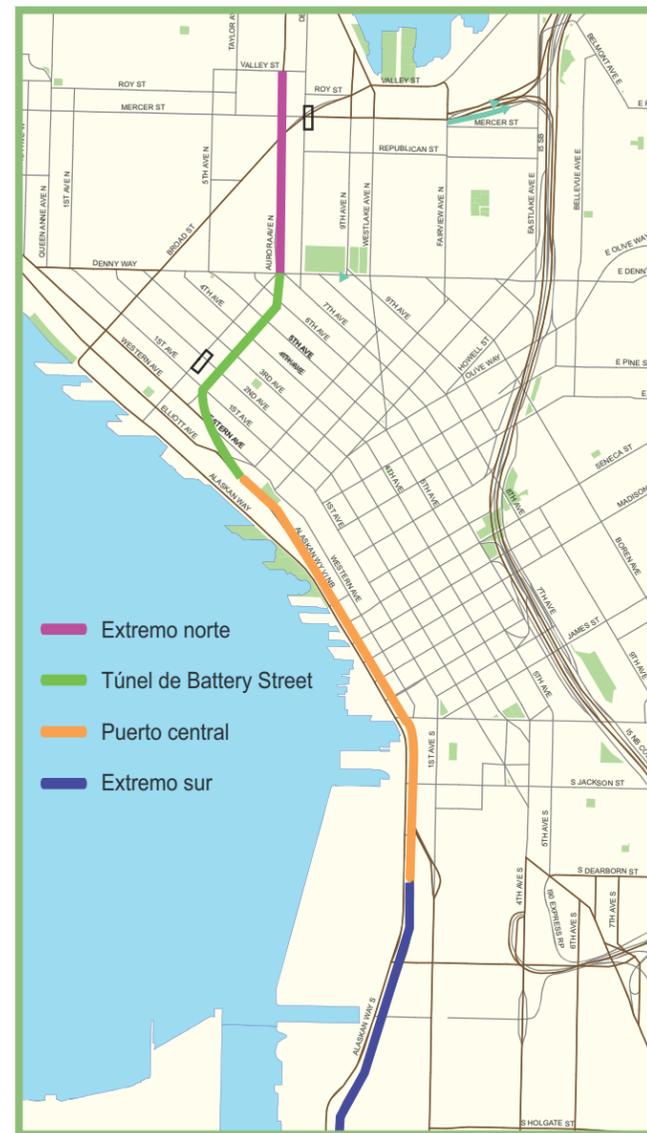
Los impactos de construcción serán considerables para cualquiera de las alternativas. Se cerrarán algunas rampas durante largos períodos de tiempo y, como mínimo, se desviará una dirección del tráfico a rutas alternativas durante gran parte del período de construcción.

WSDOT, la Ciudad de Seattle, los usuarios de la SR 99 y los negocios y residentes del puerto tendrán que reunirse para ponderar las ventajas e inconvenientes de la construcción. Para cualquiera de las alternativas, es posible que se cierre completamente la SR 99, lo que significa un tiempo de construcción más corto y una potencial reducción de costos. Sin embargo, esto tendrá un impacto importante en los 110,000 vehículos que recorren el viaducto cada día. También es posible que se intente mantener al menos una dirección en la SR 99 durante la mayor parte de la construcción (se requiere un mínimo de tres a cuatro meses de cierres completos), sin embargo, llevará más tiempo y probablemente el costo será mayor. Dependiendo del método que se elija, se espera que la construcción dure de siete a doce años.

## He aquí cómo éstos son diferentes:

### Costo

El equipo del proyecto actualiza cada año la estimación de costos con expertos independientes. La revisión más actual tuvo lugar en diciembre de 2005. Los costos se estiman en:



Solamente alrededor de una milla de cada alternativa a lo largo del puerto central tiene una alineación diferente.

### Túnel:

De \$3.0 a \$3.6 mil millones para la parte central del túnel  
De \$3.7 a \$4.5 mil millones para el túnel completo

### Estructura elevada:

De \$2.0 a \$2.4 mil millones para la parte central de la estructura elevada  
De \$2.7 a \$3.1 mil millones para la estructura elevada completa

### Beneficios económicos

**Túnel:** Se espera que el túnel pague su costo adicional en el transcurso de 25 años de haberse completado. Con el nuevo espacio público abierto junto al puerto, los economistas predicen un incremento en gastos por parte de los visitantes y un alza en el valor de las propiedades.

**Estructura elevada:** Debido a que el puerto será el mismo que hoy, los expertos nos dicen que no habrá cambio en la cantidad de turistas ni en el valor de las propiedades.

### La vista y el acceso al puerto

**Túnel:** Los peatones se beneficiarían de la vista al otro lado de Puget Sound y disfrutarían de un acceso más fácil al área central del puerto. Los conductores en el túnel perderían la vista de Puget Sound, pero tendrían alguna vista antes de ingresar al Túnel de Battery Street.

**Estructura elevada:** La nueva estructura sería más amplia y ligeramente más alta, con arcones. Las vistas del agua y desde el extremo este de la estructura estarían ligeramente más obstruidas que hoy debido a una barrera sólida para el tráfico. La acera del puerto central se estrechará cinco pies para dar espacio a la superficie de la calle Alaskan Way cerca a Colman Dock.

### El tamaño de la estructura en comparación con la existente

Para ambas alternativas, el extremo sur del corredor y el norte del Túnel de Battery Street mantienen una ocupación de superficie casi idéntica a la que existe en la SR 99. Se está diseñando cada alternativa con carriles y arcones más amplios para mejorar la seguridad.

**Túnel:** Puesto que el túnel estará bajo tierra, creará un nuevo espacio público abierto junto al puerto central.

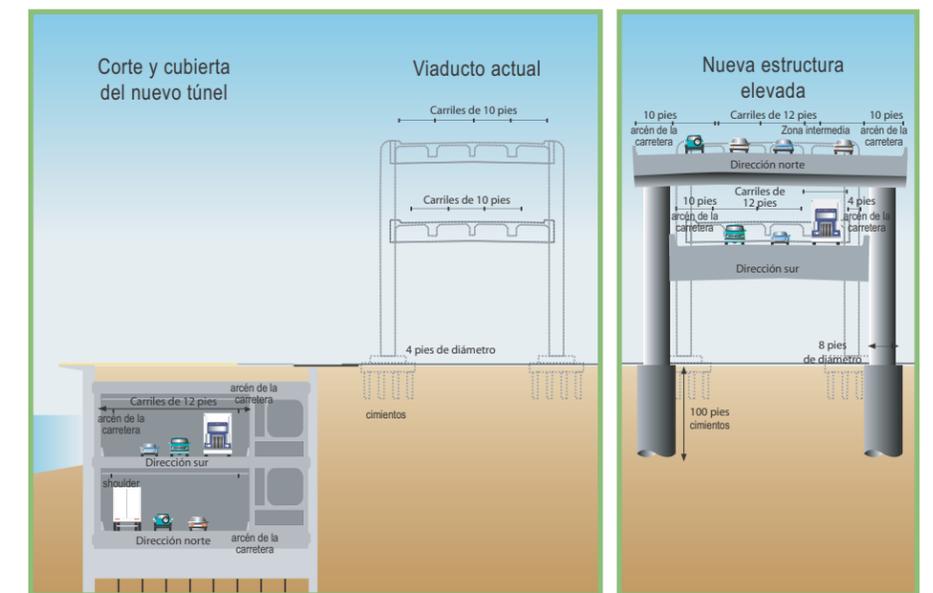
**Estructura elevada:** La nueva estructura elevada sería más amplia que la estructura actual en el área del centro de la ciudad, donde hay un cuarto carril para una rampa de salida y de doble ancho en el área de Pioneer Square, donde se hace una transición a una autopista paralela.



Alaskan Way en University con el túnel



Alaskan Way en University con la estructura elevada



Se muestran alternativas en Madison Street con el viaducto actual sombreado al fondo. En esta ubicación, existe una cuarta vía para acomodarse a la rampa de salida a Seneca Street para la estructura elevada.